# POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONIALNEJ

Nr 3. | WARSZAWA, MARZEC 1937 | ROK IV



# Świat w kilku wierszach

Najważniejszym wydarzeniem ub. mies. było ogłoszenie w dniu 21 „deklaracji ideowej płk. Koca“. Jest to deklaracja, oparta na Konstytucji kwietniowej, zawierająca ogólne ramy programu nowego Obozu narodowego. Deklaracja ta, będąca zapowiedzią konsolidacji wszystkich sił społeczeństwa, została wygłoszona przez mikrofony Polskiego Radia i powtórzona na łamach całej prasy, to też treść jej niewątpliwie znana jest wszystkim naszym czytelnikom.

*

Wysokim Komisarzem na Wolne Miasto Gdańsk z ramienia Ligi Narodów, został Szwajcar, prof. Karol Burckhardt, członek międzynarodowego Czerwonego Krzyża.

*

W ubiegłym miesiącu prasa zagraniczna podała sensacyjne wiadomości o przygotowującym się „przyłączeniu“ Gdańska do Rzeszy Niemieckiej, na co miałaby Polska wyrazić zgodę. Niemiecka i gdańska agencje prasowe zaprzeczyły rozszerzanym wiadomościom, zareagowała też przeciwko tym pogłoskom, rzecz jasna, i prasa polska. Opinia publiczna zagraniczna, gdy chodzi o Polskę, winna wiedzieć, że słowa Marszałka Śmigłego-Rydza o tym, że nie damy „ani guzika“ oderwać z polskiego stanu posiadania, mają za sobą cały Naród Polski.

*

Pamiętamy zapewne wszyscy komunikaty prasowe, donoszące o styczniowej katastrofie jednego z piętnastu polskich lugrów śledziowych, należących do towarzystwa rybołówczego „Mewa“. Jak wiadomo, trzy z tych statków, mianowicie „Mewa III, „Mewa IV“ i „Mewa VIII“, zginęły wówczas i, mimo poszukiwań, czynionych drogą radiową, przez kilka dni nie dawały o sobie znaku życia. Ostatecznie dowiedziano się, że dwa zaginione lugry schroniły się przed szalejącą na morzu burzą do małych portów bałtyckich, trzeci natomiast, „Mewa VIII“ roztrzaskał się na mieliźmie w okolicy przylądka Darsserort. Załoga lugra, która w momencie tonięcia doznała przeżyć bardzo ciężkich i dramatycznych, na szczęście nieomal w ostatniej chwili została uratowana przez załogę niemieckiej szalupy ratunkowej. W uznaniu tych zasług dzielnych ratowników niemieckich, którzy w niezwykle trudnych warunkach nie zawahali się narazić własnego życia dla wyratowania polskich marynarzy, ambasador Rzeczpospolitej wyraził rządowi Rzeszy podziękowanie w imieniu rządu polskiego.

*

Właściciel jednej z największych w Norwegii flotyll do połowu wielorybów, Lars Christensen, doniósł z pokładu statku „Fhorshaven“ z terenu mórz arktycznych, że współpracujący z nim lotnik, Vingo Widerce, odkrył nowy ląd, położony między 35 a 40 st. szerokości wschodniej. Na ląd ten, składający się z górskiego łańcucha, którego najwyższy szczyt sięga 1500 m, został zrzucony z samolotu sztandar norweski. Podobnie na Morzu Czarnym w okolicy Symferopola, w odległości 300 m od brzegu, nieoczekiwanie z dna morskiego wyłoniła się nowa wyspa, długości 250 m, szerokości 30 m i wysokości około 6 m. Nie jest to jednak ląd stały, a powstanie jego tłomaczone jest runięciem do morza wielkiego masywu skalnego, podmywanego od dłuższego czasu przez fale morskie. Wskutek wielkiej siły uderzenia masywu o dno, opodal wyłoniła się nowa wyspa. Zjawisko to nie jest odosobnione, gdyż podobne było już przed kilkunastu laty notowane w pobliżu Odesy

# Jest nas tylko pół miliona

Dochodzi 20 rok istnienia Ligi Morskiej i Kolonialnej, w której szeregach na przestrzeni tych lat zebrało się nas, członków LMK, tylu, że nie jednego wprawia w podziw liczebność naszej Organizacji: **jest nas** przecież — **przeszło już pół miliona.**

Czy cyfra ta może być powodem dumy i zadowolenia? Bezwzględnie tak. Tym bardziej, że liczba ta nie oznacza ilości osób, związanych dla jakiejś tam mrzonki, lecz że jesteśmy półmilionowym zbiorowiskiem ludzi, których ideologia morska jest równoległa z morskim programem Państwa Polskiego, — a ideologia kolonialna, zapoczątkowana przez LMK, na oczach naszych przenika do co raz szerszych warstw Narodu.

Sprawy morskie, dzięki naszej pracy propagandowej, są dziś bliskie wszystkim Polakom, sprawy zaś kolonialne, po kilku latach pionierskich wysiłków LMK, stały się dziś przedmiotem polityki rządu polskiego. Problemy surowcowe, osadnicze, emigracji żydowskiej — poruszane są już przez naszych dyplomatów na terenie międzynarodowym.

Jesteśmy dumni z tego, oczywiście. Ale, czy w latach rozkwitu naszej ideologii nie zapomnieliśmy o czymś, co jest jedną z podwalin naszej prężności i siły? O dalszym rozroście liczebnym LMK? Warto się nad tym zastanowić.

Zrazu, gdy w Polsce zaczynała dopiero kiełkować idea morska, jakże trudno było powiększać nasze szeregi. A przecież, dzięki rzetelnemu wywiązywaniu się członków z tego oczywistego obowiązku, — jakim jest zjednywanie nowych entuzjastów tak godnej sprawie, — Liga zaczęła wzrastać liczebnie w tempie niezwykle szybkim, płynąc ku morzu co raz to potężniejszą falą społeczną, w której dziś nie brak przedstawicieli jakiegokolwiek bądź środowiska, od warst najzamożniejszych aż do najuboższych ze wszystkich dzielnic kraju. I urosła ta fala. **Jest nas dziś** — **przeszło pół miliona.**

Czy cyfra ta może być powodem dumy i zadowolenia? Oczywiście, że tak, lecz... Niestety, należy stwierdzić, że nasz rozrost liczebny, aczkolwiek nadal zwiększający się, jest jednak — mimo tak wspaniałych wyników szerzenia się naszej ideologii — powolniejszy, niż poprzednio.* Szeregi nasze, zamiast wciąż podwajać się, jak to było przedtem, od pewnego czasu zwiększają się w postępie zbyt małym wobec przeszło pięciuset tysięcy członków, którzy by przecież mogli przyczynić się do bardziej intensywnego rozrostu liczebnego LMK.

Liga, która za szczytne zadanie postawiła sobie, by 34-milionowe społeczeństwo lądowe — **jakim jeszczę** jesteśmy — przetworzyć na społeczeństwo, całkowicie oddane sprawom polskiego morza i kolonij dla Polski, — nie mogąc opierać swej działalności wyłącznie na posiadanej dotychczas ilości członków. A **jest nas — tylko pół miliona.**

Zagadnienia morskie i kolonialne muszą, jeszcze za pokolenia obecnego, tak przeniknąć w życie Polski, aby, raz nabrawszy rozpędu, same niepohamowanie toczyły się swoim torem za czasów pokoleń przyszłych.

To też zagadnienia te muszą być już teraz w całej pełni i jak najszybciej realizowane, a realizacja ich wymaga ciągłej troski, ciągłej podniety, abyśmy mogli dogonić inne narody, naprawdę morskie i władające koloniami.

Jakże jednak słabo wśród ogółu naszego społeczeństwa przejawia się troska o sprawy morskie i kolonialne, skoro w sprawach tych zdaje się ono przede wszystkim na pracę rządu, i skoro trosce tej daje zbiorowy wyraz zaledwie około półtora procent 34-milionowego Narodu, a więc tylko znikoma część jego, zorganizowana w LMK. To też my, członkowie Ligi, powinniśmy dbać o to, aby zrozumienie dla konieczności intensywnego rozwoju spraw morskich i kolonialnych znalazło rzeczowy oddźwięk i poza nami samymi. Przecież nie tylko tym winniśmy spełniać swoją rolę i obowiązek organizacyjny, że ofiarnie płacimy składkę i że czytaniem pism LMK pogłębiamy naszą o tych sprawach wiedzę.

Każdy z nas winien czynić dla spraw tych to, na co go stać, co leży w jego możliwościach. Rząd powołany jest do prowadzenia polityki, inżynier i robotnik portowy budują porty i statki, marynarz pracuje na tych statkach, kupiec prowadzi handel zamorski, jeszcze inni kształcą się, by zdobyć wiedzę morską i wykorzystać ją z pożytkiem nie tylko własnym, ale i całego społeczeństwa.

Poza nimi jednak jest jeszcze wiele osób, które nie mają, zdawałoby się, bezpośredniej możliwości przyczynienia się do rozwoju myśli morskiej, czy kolonialnej. I ci również nie powinni bezwolnie opuszczać rąk, przypatrując się z biernym zadowoleniem temu, co robią tamci. Jest to bowiem karygodna opieszałość, która hamuje należyty rozwój gospodarczy naszej Ojczyzny. Każdy z nas musi wynaleźć sobie taki odcinek pracy, na którym może stać się dla spraw tych pożytecznym.

Kto z nas, członków LMK, daleki jest od bezpośrednich spraw morza i kolonij — ten niechaj jeszcze dziś to sobie postanowi: „Jutro zdobędę dla Ligi jednego nowego członka".

Jeśli wszyscy, których nas jest już **prawie** pół miliona, wprowadzi w czyn to szczere **postanowienie** — już jutro **będzie nas milion!**

# Musimy emigrować

Ani reforma rolna, ani osuszenie Polesia, ani podniesienie kultury rolnej nie są w stanie na długie lata zmniejszyć tej dysproporcji, jaka istnieje między naszym przyrostem naturalnym i przyrostem środków utrzymania.

W dziedzinie tego objawu życiowego nie jesteśmy odosobnieni, idziemy w szeregu innych narodów, posłuszni odwiecznemu prawu natury, nieco spóźnieni nawet, jak spóźnionymi jesteśmy na drodze gospodarczego i kulturalnego rozwoju.

Przeszło stuletnia niewola nałożyła nam pęta, pozbawiła możności prowadzenia aktywnej polityki na tym polu spychając do roli czynnika biernego, podporządkującego się interesom i woli tych, co nas ubiegli przy podziale kuli ziemskiej pomiędzy poszczególne narody, przy zdobywaniu nowych, dziewiczych jeszcze krajów Ameryki, Afryki czy Australii. Te — zdobycz swoją strzegą i bronią jej coraz zazdrośniej, tym bardziej, im więcej wysiłku w zdobycie i utrzymanie tych krajów włożyli. A nie było to łatwe zadanie. Nieznana przyroda, dziki zwierz, a nade wszystko dziki człowiek bronili wstępu do tych zaczarowanych krain, stając energicznie do walki o swoje swobody i prawa.

Krwią i potem trzeba było zdobywać obywatelstwo nowej ziemi, prawo do życia.

Tysiące pionierów ginęło, znacząc mogiłami drogi i granice dla przyszłych pokoleń, wydzierając dziewiczym tym krajom ich tajemnice i bogactwa.

I my kiedyś za wielkich dni Najjaśniejszej Rzeczpospolitej mieliśmy swoich pionierów, rycerzy kresowych, co szli bronić wschodnich naszych rubieży i zdobywać nowe połacie kraju— ludzi, co tworzyli życie na pustych jeszcze obszarach, gdzie nieśli cywilizację, skąd czerpali bogactwo, które wzmagało potęgę naszego Państwa.

Później, gdy zawierucha dziejowa zamknęła nam drogę do podbojów, odcięła od życiodajnych przestrzeni, szabla wypadła z osłabłych dłoni, a symbolem czynu zaczęły stawać się książka i cyrkiel, przeżyliśmy nowy okres pionierstwa, który w dziejach cywilizacji trwałe pozostawił ślady. To, w przeważnej swej części, emigracja polityczna z okresu porozbiorowego i powstań, której czyny i prace były widocznym dowodem istnienia uciemiężonego narodu, protestem przeciw popełnionej zbrodni.

Szlachetna wzniosłość uczuć, poczucie honoru, głębokie oddanie sprawom społeczeństw, wśród których żyli, wiara w zwycięstwo polskiej sprawy, budziły szacunek, nieomal kult dla naszego Narodu. Oni to, emigranci, budowali najwyższe i najdłuższe koleje na świecie, kierowali wielkimi przedsiębiorstwami na obczyźnie, wychowywali i kształcili—na politechnikach i uniwersytetach niemieckich, szwajcarskich, francuskich, amerykańskich i rozmaitych innych—całe szeregi młodzieży wszelkich narodowości.

Nie było kraju, gdzie by nie zostawili śladów swojej bytności. Nie było dziedziny wiedzy i badań, gdzie by nie złożyli ofiary z pracy swojej a nieraz z życia. Imię ich legion. Szli, by rozsławiać imię polskie, by w dorobku cywilizacyjnym ludzkości nie brakło polskiego wysiłku i polskiej zasługi.

A wreszcie do głosu i do udziału w pochodzie cywilizacyjnym ludzkości doszli i ludzie pługa, kielni, oskarda — twardej, cichej, upartej, choć nie błyskotliwej pracy.

W końcu ubiegłego stulecia, gnany tęsknotą do swobody, spragniony szerszych ambicji życiowych, ruszył na podboje chłop i robotnik polski.

Poszedł karczować pustkowia Kanady, wydzierać ziemi bogactwa zachodnich stanów Ameryki, rozorywać dziewicze stepy Texasu, trzebić i palić puszcze Brazylii i Argentyny zdobywać wstępnym bojem miejsce dla siebie i swoich.

Pobudowali miasta i olbrzymie kolonie, tysiące szkół i kościołów, by do zasług dawnych naszych pionierów dodać sławę twardej, pracowitej, karnej i uczciwej gromady, która wszędzie, gdzie stąpi, staje się niezbędnym i cenionym czynnikiem w łonie nawet obcych sobie społeczeństw.

Dziś, dzięki wysiłkom poszczególnych ludzi, szerokiej akcji takich organizacyj, jak Liga Morska i Kol. lub Zw. Polaków z Zagranicy, świadomość konieczności wychodźtwa i jego pozytywnych wyników dla całego Narodu, przeniknęła do szerokich sfer naszego społeczeństwa i zdajemy już sobie sprawę z tego wpływu na cały nasz organizm narodowy, jak dobrze zorganizowane i dobrze pokierowane wychodźtwo może wywierać. Przejęliśmy się już przeświadczeniem, że granice narodowe nie koniecznie pokrywają się z granicami państwa — a są one tym szersze i tym pełniejsze im większą jest jego siła i prężność.

W wychodźcach przestaliśmy już widzieć ofiary chorobliwych stosunków społecznych. W wychodźtwie zaś widzimy nie półśrodek na niedomagania naszej struktury gospodarczej, ale kadry bojowe Narodu, które idą zdobywać nowe tereny dla swojej rasy, języka, cywilizacji, rozszerzać stan posiadania, swe wpływy.

Dać wychodźcy uczuć swą łączność, zrozumienie jego potrzeb i celów, uznanie dla jego wysiłków i pracy — to zbudować gmach lepszego i bogatszego jutra, to rozszerzać i wzmacniać Ojczyznę.

**K. Warchałowski**

# Młodzież a kolonie

Polska. Już w kolebce skazano dziecko na wegetację w ciasnych granicach państwa. Czeka je mały i nędzny światek przeciętności, czeka je ograniczoność warunków rozwojowych na każdym kroku.

Anglia, Francja, U. S. A. Przyjście nowego obywatela na świat wita się z radością. Stoją przed nim wszelkie możliwości. Niezmierzone obszary kolonialne czekają na jego inicjatywę i pracę.

Dlaczego ma istnieć tak krzycząca różnica między możliwościami życiowymi dzieci państw nasyconych i dzieci państw głodnych? Czy można nazwać sprawiedliwym taki podział ziem, który już w zaraniu życia krzywdzi jednych, a faworyzuje innych?

Polska. Tysiące młodzieży pochłania tysiące barwnych książek podróżniczych. Przed wyobraźnia przesuwają się błękitne morza i dalekie słoneczne krainy. Równocześnie przychodzą refleksje: Dlaczego my, właśnie my nie mamy w swym posiadaniu tych wspaniałych odległych lądów?... Budzi się zazdrość i poczucie krzywdy.

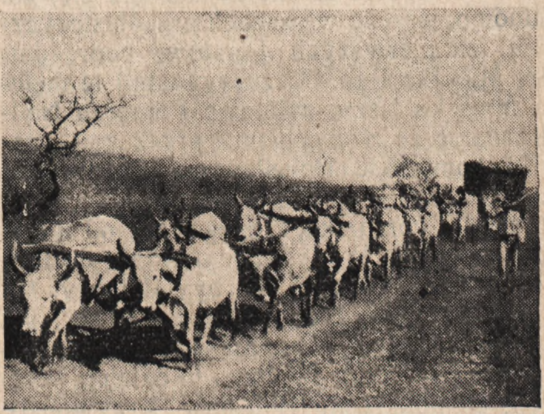
Anglia, Francja, Belgia. Młodzież może zawsze swoim marzeniom nadać szatę rzeczywistości. Dzielne, przedsiębiorcze jednostki wysyła się do kolonij, aby, zahartowane w trudach innych warunków życiowych, powróciły z pewnym zasobem doświadczenia i szerszym światopoglądem do macierzy lub by służyły na miejscu swej dalekiej ojczyźnie, walcząc o jej potęgę polityczną i gospodarczą

Kolonie są szkołą hartu dla młodzieży. Kolonie są dla młodzieży tym, czym plac ćwiczeń dla pułku.

Dajmy młodzieży polskiej ten plac, a przekonamy się, że hartem, inicjatywą i zdolnościami walczenia nie ustępuje bynajmniej swoim rówieśnikom z innych krajów.

Polska. Tysiące już dorosłej młodzieży dusi się w ograniczonych warunkach bytowania. Tysiące pcha szerokość inicjatywy w szeroki świat. Świat jednak jest zamknięty.

Jednostki niezwykłe, z których przy istnieniu sprzyjających warunków wyrastają wodzowie życia politycznego i gospodarczego, spalają się na ołtarzu powszechności.



Transport bawełny w Brazylii

Ciasne granice państwa i ubogie możliwości pracy w większym zakresie niszczą ich ekspansywne zdolności. Część z nich, ogarnięta szałem czynów śmiałych, czynów wielkich, które nie mogą przy istniejących warunkach znaleźć swego zdrowego ujścia, schodzi na drogę występku.

I tu jest moralne tło naszych żądań kolonialnych, nie mniej ważne jak tło surowcowe i populacyjne. Droga występku pochłania wielu ludzi, zakrojonych na miarę nieprzeciętną. Inni osiadają na szarzyźnie naszego życia, jeszcze inni oddają swoją pracę i swoje zdolności na usługi obcych.

Ile polskiego kapitału, talentów pracuje w obcej służbie kolonialnej?

Zejdźmy do szarego człowieka: do chłopa łaknącego ziemi, do rzemieślnika pozbawionego warsztatu, do robotnika bez pracy. Rok rocznie dorastają nowe kadry pracowników i stają w szeregach bezrobocia, podczas, gdy w Afryce, Ameryce, Australii olbrzymie tereny mogłyby z łatwością zaspokoić największy głód ziemi i pracy, gdyby nie egoizm państw nasyconych.

Szary człowiek potrafi długo znosić dolegliwości swego upośledzenia, lecz może przyjść chwila, że napięte nerwy nie wytrzymują zbyt krzyczącej krzywdy...

Nie chcemy tego! Wierzymy, że państwa nasycone w zrozumieniu dobra całej ludzkości odstąpią część swoich przywilejów — wierzymy, że nastąpi sprawiedliwy podział kolonij, przy którym państwa głodne zdobędą warunki ludzkiej egzystencji. **Eugeniusz Kaczmarek**

# Z naszej przeszłości morskiej

Dążenie Polski ku morzu zaczęło się, jak wiadomo, jeszcze w czasach przedhistorycznych, za pierwszych Piastów, poprzedników Mieszka I-go. Urzeczywistnił te dążenia Mieszko I-szy, zajmując Pomorze Nadodrzańskie ze Szczecinem i przekazując nabytki pomorskie Bolesławowi Chrobremu. Od tego czasu, t. j. od początków XI-go wieku, ziemia pomorska, ciągnąca się od ujścia Odry po ujście Wisły, stale należała do Polski. Czasami związek ten bywał luźny, jak za Odnowiciela, czasami bardzo ścisły, jak za Krzywoustego, lecz zawsze Pomorze było jedną z naszych dzielnic i to dzielnic ważnych, co podkreślił Bolesław Krzywousty w swoim testamencie, łącząc posiadanie Pomorza z posiadaniem Krakowa. Potem, kiedy w dobie podziałów odpadło Pomorze Nadodrzańskie (za Kazimierza Sprawiedliwego) i oderwało się Nadwiślańskie (za Leszka Białego), to pierwsze dążenie łączącej się Polski było znów ku Bałtykowi. Przemysław Wielkopolski ukoronował się na króla dopiero wówczas, kiedy posiadł krainę pomorską z Gdańskiem. Schyłek epoki piastowskiej, czasy Łokietkowe i Kazimierza Wielkiego, dają utratę Pomorza Nadwiślańskiego na rzecz Niemców w postaci Zakonu Krzyżackiego, lecz dynastia Jagiellonów nawiązuje starą nić piastowską, gromiąc zaborców pod Grunwaldem i Wiłkomierzem i rozpoczynając z Krzyżakami wojnę trzynastoletnią (1454 — 1466 r.) o odzyskanie Pomorza.

W tej ciężkiej wojnie trzynastoletniej, którą ze zmiennym szczęściem, lecz i z nieugiętą energią prowadził król Kazimierz Jagiellończyk, — występuje po raz pierwszy w dziejach flota polska, wystawiona staraniem Gdańska. Przyczyna wystawienia owej floty była następująca: kiedy przeciwko twardym rządom krzyżackim powstała bez różnicy narodowościowej cała ludność pomorska i pruska, zarówno miejscowi rdzenni Polacy, Prusowie i Litwini, siedzący na roli, jak przybyli Niemcy i Holendrzy, siedzący w miastach, i kiedy za powstańcami opowiedział się od razu król Kazimierz, to Krzyżacy znaleźli tylko jednego sprzymierzeńca w osobie króla duńskiego Chrystiana I-go, który stanął po stronie Zakonu, mając sobie obiecaną Estonię, będącą dawnym dziedzictwem duńskim. Siły powstańcze i wojska królewskie opanowały szybko całe Pomorze Nadwiślańskie, a Krzyżacy musieli się cofnąć na wschód od Wisły, do ziemi pruskiej (dzisiejsze Prusy Wschodnie). Obu stronom, t. j. królowi Kazimierzowi i wielkiemu mistrzowi Krzyżaków, Ludwikowi von Erlichshausenowi, zależało bardzo na otrzymywaniu zaopatrzenia wojennego i najemnych żołnierzy; wojska bowiem krzyżackie składały się wyłącznie z najemników, a polskie pospolite ruszenie zawiodło od razu pod Chojnicami. Te transporty sprzętu wojennego i oddziałów zaciężnych szły do Krzyżaków w trzech czwartych drogą morską, a do powstańców i króla Kazimierza — również w znacznej mierze przez Bałtyk. Krzyżacy, trzymając się kurczowo Kłajpedy i Piławy, mieli poza tym jaką-taką flotę i korzystali w całej pełni z licznej i doskonałej marynarki duńskiej. Strona polska, przeciwnie, nie miała ani jednego okrętu. Stąd Krzyżacy nie tylko mieli zapewniony dowóz morski, lecz nawet byli w stanie podciąć cały ruch transportowy, idący do Gdańska, będącego głównym ośrodkiem powstania przeciwko Zakonowi.

Niepowodzenia, które spotkały króla Kazimierza po początkowych sukcesach, opierały się w dużym stopniu na stałym dowozie morskim do portów krzyżackich i na bezkarnych zagonach Duńczyków po Bałtyku, niszczących transporty gdańskie. Potrzeba przeciwdziałającej akcji morskiej stawała się palącą koniecznością. Na wystawienie samemu odpowiednio silnej floty król Kazimierz nie miał ani pieniędzy, ani ludzi, ani znajomości rzeczy. Monarcha polski porozumiał się więc z gdańską radą miejską, która wzięła na siebie obowiązek zorganizowania i utrzymania marynarki wojennej.

Gdańszczanie musieli stworzyć tę morską siłę zbrojną możliwie w najkrótszym czasie, możliwie z jak najmniejszym uszczerbkiem pieniędzy i możliwie w najlepszym składzie. Zastosowali oni przeto system kaperski, wystawiając „listy przypowiednie" zgłaszającym się właścicielom statków handlowych, którzy, otrzymując taki list przypowiedni, zobowiązywali się do przerobienia swego statku na okręt wojenny, oraz do zupełnego posłuszeństwa wojskowego roz-

kazom i do walki z flotą duńsko-krzyżacką. Zyskiem i źródłem utrzymania kapra była zdobycz, znaleziona u nieprzyjaciela. Pierwsze listy zostały wydane z upoważnienia królewskiego przez gdańską radę miejską w 1456 r., a w marcu tego roku ukazała się na Bałtyku eskarda kaperska pod komendą Jana Bockelmana, która niebawem doszła do liczby 21 okrętów. Bockelman działał szybko i sprawnie, kierując główne uderzenia przeciwko silniejszemu przeciwnikowi, jakim byli Duńczycy.

W sierpniu 1457 r. duńska flota wojenna w liczbie 16 jednostek, została rozbita na głowę przez okręty Bockelmana w krwawej bitwie pod Bornholmem, tracąc sześć okrętów zatopionych i sześć wziętych do niewoli. Zwycięstwo bornholmskie zmusiło od razu Chrystiana I-go do zwinięcia stosowanej dotychczas dalekiej blokady Gdańska oraz do zaprzestania wysyłania konwojów przy statkach, wiozących kontrabandę wojenną. Skończywszy z Duńczykami, rozpoczął Bockelman blokadę Kłajpedy i Piławy oraz doprowadził do zawarcia w dniu 1 maja 1459 r. z miastami hanzeatyckimi w Lubece ugody, która zabraniała wszelkiego dowozu drogą morską do portów krzyżackich. Było to podcięcie gospodarczo - wojskowe Zakonu.

Kiedy tak Bockelman operował na Bałtyku, to kolega jego, Jakub Vochs, działał na wodach przybrzeżnych, w szczególności na Zalewie Wiślanym, paraliżując wysyłanie wojsk krzyżackich z Królewca pod Elbląg i Gdańsk. Zwycięstwo, odniesione przez Vochsa pod Elblągiem 17 września 1463 r., zniszczyło całą flotę wojenną wielkiego mistrza Krzyżaków, złożoną z 44 okrętów wojennych, mających 2.100 ludzi na pokładzie. Bitwa elbląska była przekreśleniem wszelkiej dalszej akcji zaczepnej ze strony Krzyżaków, którzy po niej zrezygnowali z ataków na Pomorze Nadwiślańskie.

Koggi, sniggi i szkuty *) obu dzielnych dowódców kaperskich dobrze się zasłużyły w kampanii trzynastoletniej, a Jan Bockelman mógł słusznie z dumą zatykać na szczycie masztu swego okrętu wielką miotłę na znak, że, jako dobry marynarz i wierny sługa Kazimierza Jagiellończyka, wymiótł z Bałtyku wrogów króla polskiego.

**Witold Hubert**

---

*) Typy ówczesnych okrętów.



# Odrodzenie „Żubra”

Pracowity żywot pędził holownik [1]) „Żubr“. Z towarzyszami swymi: „Turem“, „Bizonem“ i „Ursusem“ wprowadzał i lokował na miejsca kolosy morskie, przybyłe z dalekich mórz, posiadające często egzotyczną załogę kolorową — chińską, hinduską lub malajską. Pomagał w budowie Kanału Przemysłowego, wywożąc na morze barki, naładowane wydobytym z dna piaskiem, a latem woził po basenach portowych liczne wycieczki, podziwiające rozmach i potęgę polskiego portu.

Wyjątkowo odpoczywał „Żubr“ w pamiętną sobotę. Szalejąca od kilkunastu godzin burza zatrzymała statki w bezpiecznych miejscach, gdyż żaden nie ośmieliłby się wyjść z zacisznego portu na rozhukany Bałtyk. Komendant „Żubra“, kapitan Ławcewicz, wspaniały, sienkiewiczowski typ kresowca, polecił załodze uzupełnić zapasy węgla i słodkiej wody, w oczekiwaniu na uspokojenie wzburzonego morza.

Kiedy zapadł zmierzch, a burza nie ustawała, wyruszył „Żubr“ do Basenu Południowego, gdzie miał nocować. Przewalały się fale przez statek, gdy ten wypłynął z awanportu [2]) i spychały go na główny falochron [3]), wdłuż którego posuwał się ostrożnie lecz wytrwale. Zapadał się „Żubr“ głęboko w wodną otchłań, wzlatywał jak piłka na białe grzebienie fal, trząsł się, przewalał z boku na bok, zataczał się jak pijany, dyszał ciężko gęstymi kłębami czarnego dymu, lecz trzymał się wytrwale kursu, wytkniętego przez kapitana.

Już tylko kilka zaledwie metrów dzieliło „Żubra“ od bramy wejściowej portu, gdy nagle góra wodna rzuciła statek na falochron. „Cała wstecz“ — wydał spokojny rozkaz kapitan Ławcewicz w kierunku maszynowni i natychmiast śruba „Żubra“ rozpoczęła szybki obrót wsteczny, wkręcając się w masę wodną za rufą statku i odciągając dziób od żelazobetonowych kesonów. Cofnął się „Żubr“ z konieczności do leju, wytworzonego przez napierające i cofające się fale, gdy wtem potworna, niesamowita, prawdziwie „dziewiąta“ fala [4]) przeznaczenia przygniotła statek do dna ciężarem wielu setek ton.

Nie wypłynął „Żubr“ na powierzchnię, a tylko sterczący nad topielą maszt znaczył miejsce katastrofy. W chwilę potem z białych grzebieni fal wynurzyła się krępa postać kapitana Ławcewicza, który, miotany falami, trwał, trzymając się masztu, jak gdyby przyglądał się potędze, która go zmogła — starego, zahartowanego na oceanach wilka morskiego. Po kilkunastu minutach skostniałe ręce rozwarły się i kapitan połączył się ze swą załogą — na zawsze.

...Nad panoramą Gdyni góruje potężna, trójnożna sylwetka pływającego dźwigu. Wysoki, dobrotliwy gdyński Cyklop stoi w zadumie, wypatrując, gdzie jest potrzebna pomoc jego stalowego ramienia. Gdy zajdzie potrzeba, chwyta spokojnie lecz pewnie bryły cementowe, konstrukcje żelazne i olbrzymie ładunki i przenosi je lekko na inne nabrzeże. Ma również inne obowiązki dźwig pływający.

Po tygodniu awarii „Żubra“—kapryśny, zmienny Bałtyk lśnił obłudnie nieruchomą, błyszczącą taflą wody. Do miejsca spoczynku „Żubra“ podciągnięto dźwig. Pochylił się Cyklop na rozkraczonych nogach, zawarczały przewijające się po bębnach stalowe liny i na łańcuchach, zaczepionych o haki, a uprzednio podłożonych pod martwy kadłub, wychynął „Żubr“ na powierzchnię.

Na odstawionym do stoczni „Żubrze“ zaroiło się od specjalistów, którzy obliczali, mierzyli, nitowali, ustawiali i dopasowywali, a w końcu wymalowali na rufie dużymi literami — „Łoś“.

Pracowity żywot pędzi holownik „Łoś“. Z towarzyszami swymi: „Turem“, „Bizonem“ i „Ursusem“ wprowadza i lokuje na miejsca kolosy morskie, przybyłe z dalekich mórz, posiadające często egzotyczną załogę kolorową — chińską, hinduską lub malajską. Pomaga w budowie Kanału Przemysłowego, wywożąc na morze barki, naładowane wydobytym z dna piaskiem, a latem wozi po basenach portowych liczne wycieczki, podziwiające rozmach i potęgę polskiego portu...

**Witoldowiec**

---

1) Holownik — statek, przeznaczony do holowania t. j. ciągnięcia innych statków.

2) Awanport — osłonięta falochronem przestrzeń wodna, przed portem właściwym.

3) Falochron — rodzaj tamy, zabezpieczającej port przed uderzeniami fal morskich.

4) „Dziewiąta fala“ — tak zw. jest większa fala, która zwykle następuje po kilku mniejszych.

ALINA KWIECIŃSKA



# DŹWIG-ROBOTNIK PORTOWY

CHŁOSZCZE WIATR, SŁOŃCE PALI
I SYRENY WCIĄŻ RYCZĄ...
DŹWIG, JAK POTWÓR ZE STALI,
UPOJONY ZDOBYCZĄ
ZGRZYTA, HUCZY I TRZESZCZY,
CISKA WĘGIEL Z ŁOSKOTEM!
ZNOWU CHWYTA I JESZCZE,
CIĄGLE TAM I Z POWROTEM...

CIĄGLE NA DÓŁ I W GÓRĘ,
MKNĄ MINUTY, GODZINY —
— Z MASZYN ŁĄCZĘ SIĘ CHÓREM,
JESTEM CZĄSTKĄ MASZYNY...
ŻYCIE TĘTNI KOŁO MNIE,
ZGIEŁK I CHAOS PORTOWY.
MUSZĘ O TYM ZAPOMNIEĆ!
W RUCHU MASZYN MIAROWYM,
W ICH DZIAŁANIU, SPRAWNOŚCI
TKWI POTĘGA, TA SIŁA,
TA CZĄSTECZKA WIELKOŚCI,
KTÓRA GDYNIĘ STWORZYŁA!

CIĄGLE NA DÓŁ I W GÓRĘ.
MKNĄ MINUTY, GODZINY...
Z MASZYN ŁĄCZĘ SIĘ CHÓREM,
JESTEM CZĄSTKĄ MASZYNY...
TRZASK I ŁOSKOT! ZGIEŁK, WRZAWA!
HUCZY MOTOR, MŁOT BIJE!
GDYNI ROŚNIE TU SŁAWA,
PORT PRACUJE, PORT ŻYJE!!

# Morze — dobrą lokatą kapitału

Wielu ludzi przypuszcza, że aby rozpocząć interes na morzu, trzeba olbrzymiego kapitału. W kołach marynarzy na wybrzeżu, ze źródeł pewnych i dobrze poinformowanych — wiadomo, że brakuje małych morskich jednostek, służących do przewożenia niewielkich partyj ładunków do portów Bałtyku. Ładunki, jakie przewożą przeważnie szkunery *), są następujące: zboża, drzewo, makuchy, ryby, sól, koks, złom i inne.

Chciałem zatem poruszyć tę, tak aktualną obecnie, sprawę zainteresowania niedużego kapitału i połączenia go z inicjatywą na wybrzeżu.

Wszystkie małe statki, obsługujące porty polskie: Gdynię i Gdańsk, — nie noszą, niestety, bandery białego orła. Przez Gdańsk sprawnie przewija się miesięcznie 100—140 małych jednostek o tonażu do 500 t. r. b.,— przez Gdynię zaś 30—40. Wszystkie należą do obcych państw, obznajmionych z morzem i znających jego wartość eksploatacyjną, a nie tylko sentymentalno-turystyczną. Szwecja ma takich małych jednostek 900, Dania prawie 700, Niemcy przeszło 1000.

Musimy pomyśleć o tym, ażeby te drobne partie towaru, które są do przewiezienia, załatwiały chociaż w części nasze małe jednostki.

Weźmy pod uwagę, że na kupno 100—150 tonowego szkunera z motorem potrzeba 40—50.000 zł, a całkowity zysk z jego pracy wynosi do 1.000 zł miesięcznie, w najgorszych warunkach. Zainteresowanym można podać bardzo dokładną kalkulację handlową.

O ile duży statek ma trudności w znalezieniu większych partyj ładunku, to mały ma ładunek zapewniony stale. Ostatnio rynek frachtowy wykazuje znaczne ożywienie. A co ryzykuje właściciel? Statek jest zaasekurowany na wypadek zatopienia, czy awarii **). Wartość jego pozostaje bez zmiany przy umiejętnej konserwacji bieżącej. Na kupno takiego małego statku właściciel zawsze znajdzie wielu chętnych (za granicą), gdyby chciał się go pozbyć, bo na małe jednostki zawsze jest znaczny popyt. Zysk gwarantowany jest przez energiczne i oszczędne prowadzenie przedsiębiorstwa.

Trudności zorganizowania takiego małego przedsiębiorstwa, posiadającego na razie jeden , a w miarę rozwoju więcej statków, polegają na tym, że ci, którzy umieliby (oficerowie marynarki handlowej, szyprowie, starzy marynarze) tę aktualną, korzystną pracę prowadzić, nie mają gotówki. Gdyby ją bowiem mieli, już dawno pod naszą banderą pływałyby po Morzu Północnym i Bałtyku szkunery, względnie małe statki motorowe 200—400 t, o pełnej sile maszyn.

Napewno niewielu ludzi w kraju wie o tym, że celem i nieustannym marzeniem każdego marynarza jest dorobić się choćby najmniejszego, ale własnego statku. To leży w psychice człowieka morza.

Osoby, które zainteresują się tym, co tutaj podaję, a będzie ich bezsprzecznie wiele, znajdą na wybrzeżu naszym ludzi zdolnych, chętnych i pracowitych. Dlaczegożby więc nie połączyć energii, chęci i inicjatywy z leżącym i próżnującym kapitałem, i nie dać Polsce tak bardzo potrzebnej pracy?...

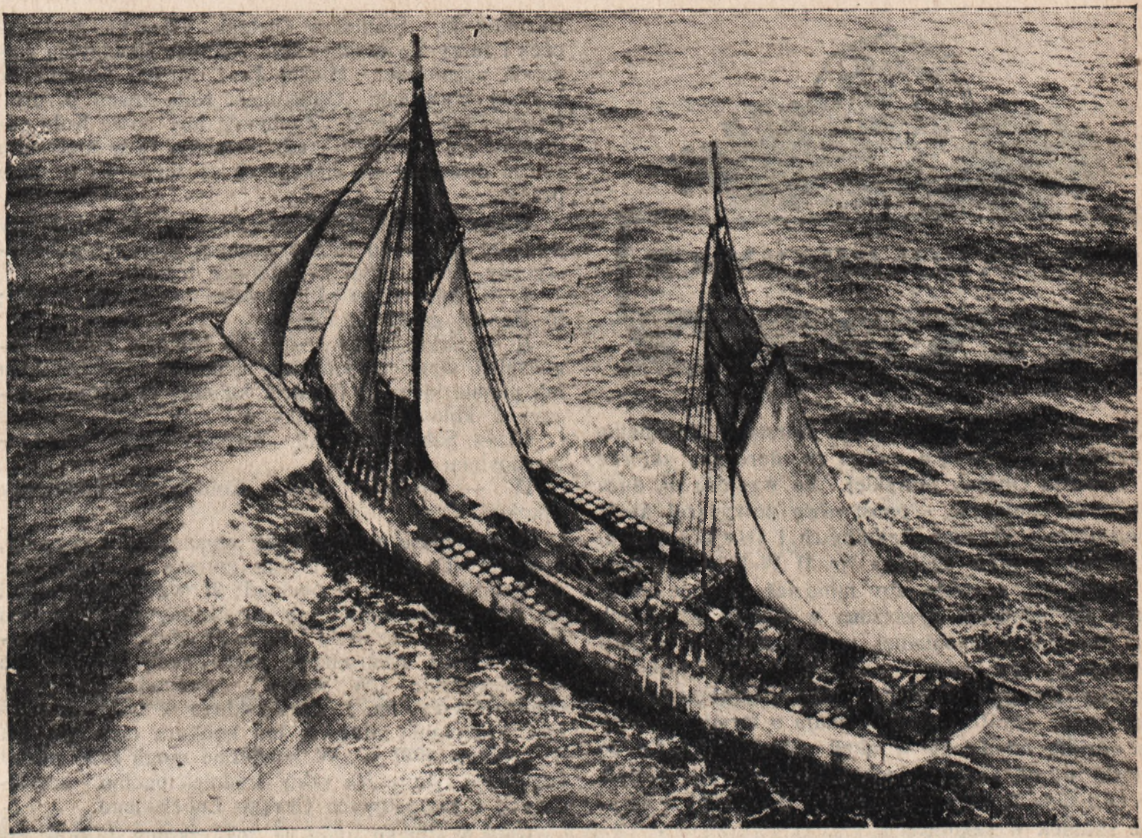
Biorąc pod uwagę korzystną obecnie koniunkturę frachtową, należy przystąpić do pracy według planu, który jest bardzo prosty.

Pomyślność przedsiębiorstwa polega tylko na samym statku. Nie wolno kupować starego, czy złego statku. Lepiej nie kupować i nie rozpoczynać eksploatacji wcale. Statek nowo nabyty musi posiadać dwie zasadnicze cechy: korzystną kubaturę i dobry, ekonomiczny motor. Typem statku, o jakim myślę, jest kilkusettonowy, motorowo-żaglowy szkuner, taki bowiem typ dla małych ładunków jest ciągle najlepszy.

Ażeby nie tracić czasu i sił, i żeby odrazu iść po właściwej drodze, należy wzorować się na morskich przedsiębiorstwach krajów, które, mając wiekową tradycję, zarabiają i bogacą się na morzu. Potrzeba nam przede wszystkim tylko kapitału, a następnie ludzi pracowitych, posiadających ambicję zawodową, a dorównamy, lub przewyższymy obcych.

*) Typ statku żaglowego.

**) Szkoda, wynikła na statku.



**Szkuner widziany z lotu ptaka.**

Napewno są ludzie, którzy chcieliby bliżej zbadać tę sprawę, i tacy, co chcieliby się nią zająć, ale może obawiają się ryzykować „w niepewnych czasach" zbyt dużego kapitału. Można przeto tworzyć spółki okrętowe, oparte na zasadzie podziału zysków w stosunku do włożonego kapitału. Weźmy pod uwagę, jak duże są możliwości rozwoju takich drobnych przedsiębiorstw, jeżeli polskich małych statków nie ma wcale, a całe zapotrzebowanie załatwiają duńskie, holenderskie, szwedzkie i niemieckie szkunery, szczególnie przez Gdańsk, i jeżeli polska marynarka handlowa przez nasze własne porty załatwia zaledwie 10% naszego eksportu i importu.

Czyż my, Polacy, potrafimy tylko dużo mówić i robić wielkie plany? Czy nie potrafimy działać? Nie chodzi wcale o konkurencję dla istniejących polskich przedsiębiorstw, bo pracy jest dużo w dziedzinie marynarki handlowej, ale chodzi o stworzenie małego „trampingu", obsługującego te liczne małe porty, gdzie większe jednostki nie mogą dotrzeć. Czyż nie jest przykry fakt, że nie jesteśmy gospodarzami u siebie?

Nie mówiąc już o innych dziedzinach naszego życia gospodarczego, — jeśli chodzi o sprawy morskie, słono musimy płacić za usługi flot obcych. Przejawia się tutaj także wielki brak zainteresowania, brak zrozumienia, brak energii. Dążmy więc do opanowania niezbędnych warsztatów pracy przez nas samych.

Przez podanie tych kilku uwag chodzi o nawiązanie kontaktu między społeczeństwem a ludźmi morza, o połączenie drobnego, prywatnego kapitału z inicjatywą, dla uniezależnienia się od obcych, czasem wrogów, i dla dania pracy.

Jest to rzecz realna, którą należy już rozpoczynać, a nie artykuł, nad którym trzeba debatować.

**Olsza,**
por. mar. handl.

# Z ŻYCIA KÓŁ SZKOLNYCH

**Wzorem lat ubiegłych Liga Morska i Kolonialna organizuje w miesiącu marcu rb. doroczną zbiórkę na Fundusz Obrony Morskiej. Ze względu na duże znaczenie społeczno - państwowe powyższej akcji, Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, w myśl okólnika Nr. II W-1476/37 z dnia 23 lutego br., zezwala, aby młodzież szkolna, zwłaszcza zaś młodzież, zrzeszona w Kołach Szkolnych Ligi Morskiej i Kolonialnej, wzięła udział w organizowaniu zbiórek oraz w sprzedaży znaczków na Fundusz Obrony Morskiej. PP. Dyrektorowie i Kierownicy szkół sami zadecydują o formie i zakresie udziału młodzieży w akcji zbiórkowej. Co do zbiórki wśród samej młodzieży obowiązuje okólnik Nr. 80 z dnia 22 sierpnia 1936 r. (II P-5000/36) w sprawie składek w szkołach.**

★

Nim przystąpimy do dalszych wiadomości o pracy poszczególnych Kół, musimy, niestety, poskarżyć się i stwierdzić z żalem, że Koła chcą, aby o nich pisać, ale nie przysyłają danych o tym, co się w nich dzieje. Prosimy wszystkie Koła, by nas zawiadamiały o swoich pracach bieżących, a także o projektach na najbliższą przyszłość. Czekamy więc na ciekawe listy.

**Koło przy Szkole Powsz. w Lesznie** (woj. poznańskie) pracuje pod hasłem: „Pracą naszą chcemy się przyczynić do rozbudowy Polski na morzu". W okresie półrocznym działalności Koła opracowano i wygłoszono 5 odczytów na tematy: Potęga morza; Przyroda morza i wybrzeża polskiego; Pomorze i jego mieszkańcy; Morze w życiu gospodarczym narodu; Pogrzeb Gen. Orlicz - Dreszera. Koło urządza różne uroczystości i prowadzi propagandę FOM-u. Warto zaznaczyć, iż członkinie ułożyły szereg wierszy na uroczystości, organizowane przez Koło, a mianowicie: Longina Marcinkowska ucz. kl. VII — „Musimy mieć kolonie", Maria Lewandowska — „Nasz Bałtyk", Krystyna Marska — „Gdynio — Strażnico". Obecnie Koło postanowiło zaopiekować się szkołami polskimi za granicą. Opiekunką tego Koła jest p. Matylda Sudhoff.

W dniu 4 grudnia 1936 r. powstało **nowe Koło przy Państw. Gimnazjum Męskim im. J. Śniadeckiego w Pabjanicach.** Fakt, iż z miejsca zapisało się do Koła 110 członków, jest dowodem, że młodzież tego gimnazjum wykazuje należyte zrozumienie dla ważności spraw morskich w naszym życiu. W skład zarządu Koła weszli: Jan Rogiewicz, Witold Barlikowski, Stanisław Giełzak, Henryk Możyszczek i Jerzy Świeszczewski. Komisję Rewizyjną stanowią uczniowie: Michał Erat, Michał Kaczmarek i Józef Stawrang. Opiekunem Koła został p. prof. Mieczysław Rudecki. Życzymy, aby nowe Koło pomyślnie się rozwijało i nie wątpimy, iż w niedługim czasie dowiemy się ciekawych szczegółów o jego pracy.

**Okręg Lubelski LMK** zorganizował dla młodzieży szkolnej ze swego terenu konkurs literacko-publicystyczny, który objął następujące tematy:

1 — Kolonialny: a) Potrzeba kolonij dla Polski; b) Handel zamorski Polski.

II — Szkic historyczny: a) Historia kolonij angielskich wzgl. francuskich, włoskich, portugalskich lub niemieckich; b) Historia kolonij; c) Historia poczynań kolonialnych Polaków.

III — Szkic literacki: Żeromski jako propagator dostępu do morza.

IV — Wiersz: Hymn kolonialny młodzieży szkolnej.

Za najlepsze prace Okręg wyznaczył 3 nagrody, a mianowicie: 1) wycieczka morska na Bornholm, do Sztokholmu lub Kopenhagi; 2) tygodniowy pobyt na Helu (obóz LMK) lub miesięczny nad jeziorem Narocz (obóz żeglarski LMK); 3) udział w wycieczce do Gdyni. Nagrodzone prace będą umieszczone w czasopiśmie „W Słońce", wychodzącym przy Gimn. Państw. im. J. Zamoyskiego w Lublinie. Termin nadsyłania prac na ten konkurs upłynął dnia 20 stycznia 1937 r. W konkursie mogli brać udział uczniowie i uczenice szkół średnich ogólno - kształcących i zawodowych Okręgu Lubelskiego.

**Koła w Płocku** mają na rok szkolny 1936/37 następujące plany pracy: 1) Szerzenie idej morskich wśród młodzieży; 2) Rozwinięcie usilnej propagandy spraw kolonialnych przez wykonanie specjalnych ilustrowanych gazetek ściennych, afiszów propagandowych o charakterze kolonialnym i odpowiednich napisów; 3) Celem zainteresowania młodzieży płockiej tą sprawą, Sekcja Młodzieży Płockiego Oddziału LMK ogłosiła konkurs na utwór sceniczny, poruszający sprawy kolonialne. Jako nagrody, Zarząd Oddziału przeznaczył 2 książki współczesnych pisarzy podróżników; 4) Niektóre Koła płockie mają zamiar nawiązać współpracę ze szkołami powszechnymi powiatu płockiego, wysyłając im „Polskę na morzu" oraz „morskie gazetki ścienne", wykonane przez członków Kół w Płocku. W okresie wiosennym projektowane jest urządzenie wycieczek do tych szkół, z którymi zostanie nawiązana „morska" współpraca; 5) Aby zapoznać się z pracą i życiem młodzieży na Pomorzu, nawiązana została korespondencja między Kołem przy Szkole Powsz. Nr. 6 w Płocku a Kołem przy Szkole Powsz. Nr. 1 w Kartuzach; 6) Członkowie Koła przy Gimnazjum Kupieckim (b. Szkoła Handlowa) nawiązali współpracę z uczniami Szkoły Powszechnej w Skoczowie na Śląsku, gdzie znajduje się wielki antuzjasta morza, Ludwik Macura, którego koledzy nazwali „Marynarzem", gdyż nikt, tak jak on, nie potrafi zdobywać wszelkimi sposobami wiedzy o morzu; 7) Młodzież płocka postanowiła w dalszym ciągu pracować nad zdobywaniem taboru wodnego, wyszkoleniem wodnym oraz zebraniem funduszów na obozy żeglarskie nad jeziorem Narocz; 8) Niektóre Koła będą współpracowały w dalszym ciągu z młodzieżą polską w Paranie.

# DO WSZYSTKICH CZŁONKÓW LMK!

Szczytnym obowiązkiem każdego członka LMK, dobrze pojmującego swe zadania wobec naszej Organizacji, jest zdobycie dla Ligi conajmniej jednego nowego członka.

Chętnych kandydatów na nowych członków nie trudno znaleźć, należy jednak ułatwić im przystąpienie do LMK.

Kto zatem z dotychczasowych członków pragnie czynnie współdziałać z ideą LMK, by przyczynić się do realizowania zadań i celów LMK w sprawach morskich i kolonialnych — które-to cele łatwiej i prędzej osiągniemy, gdy podwoimy, potroimy nasze szeregi — ten niech gotowość swoją zamanifestuje czynem!

Każdy członek LMK winien, nie zwlekając, wyciąć niżej zamieszczoną deklarację i skłonić jednego ze swych znajomych, by ją wypełnił, po czym kandydatowi osobiście wskazać drogę do najbliższego Oddziału LMK, ułatwiając mu wszystko, by tam uiścił pierwszą składkę miesięczną, stając się nowym członkiem naszej Organizacji.

Podwójmy nasze szeregi! Podwoić je winien każdy z nas! W wielkiej liczbie stanowić będziemy siłę!

---

**Do**

**Oddziału Ligi Morskiej i Kolonialnej**

w ..............................

## DEKLARACJA

Niniejszym proszę o zapisanie mnie w poczet członków .............................. L.M.K. — Równocześnie zobowiązuję się wpłacać
(podać rodzaj)
regularnie składkę miesięczną w wysokości zł .......... gr ..........

Miesięcznik .............................. proszę wysyłać pod następującym adresem:

Imię i nazwisko ..............................

Miejscowość .............................. Poczta ..............................

ul. .............................. Nr. domu .......... m. ..........

Podpis ..............................

.............................. dnia .............................. 193...... r.

WYCIĄĆ

# Rozmowa z Czytelnikami

**P. St. Nieznański w Boniewie.** — Warunki zaciągu ochotniczego do Marynarki Wojennej są rokrocznie w kwietniu ogłaszane specjalnymi obwieszczeniami. Przed tym terminem informacyj najlepiej udzieli Panu właściwa Powiatowa Komenda Uzupełnień (P.K.U.), do której Pan ewidencyjnie należy. Ochotnik musi być w wieku przedpoborowym, t j. nie może mieć mniej niż lat 18, a więcej niż 20, czyli że w roku bieżącym będą przyjmowani ochotnicy, urodzeni nie wcześniej niż w r. 1917, a nie później niż w r. 1919. Ochotnicy ci muszą wobec Komisji Poborowej wykazać się odpowiednim zdrowiem i inteligencją.

**P. A. Gr. w Pszczynie.** — Niestety, nie ma takiej książki, w której by znajdował się opis interesującego Pana kajaka (typ III z n-ru 6—1935 „Polski na morzu"). Mógłby Pan natomiast nabyć rysunek techniczny tego kajaka, w skali zmniejszonej dziesięciokrotnie, według którego-to rysunku mógłby Pan kajak ten zbudować mimo braku opisu. Rysunki takie wykonywa firma „Kopiorys" w Warszawie, ul. Książęca nr. 4. Przy zamówieniu rysunku należy z góry przesłać przekazem pocztowym kwotę 2 złotych i 10 groszy, rysunek zaś nazwać „Kajakiem turystycznym inżyniera Pauly", gdyż taka jest właściwa nazwa tego typu.

**P. „Ciekawy" w Makowie Podhalańskim.** — Autorem wymienionych przez Pana artykułów jest p. Jan Dębski.

**P. R. B. w Sokołowie.** — W liście swoim nie podał Pan ani swego nazwiska, ani adresu, prosimy więc o dokładne ich podanie, gdyż dopiero wówczas będziemy mogli przesłać Panu żądane wyjaśnienia.

WYCIĄĆ

CELE I ZADANIA
LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

1) LMK uświadamia całe społeczeństwo o konieczności stworzenia realnej siły, zdolnej do obrony wybrzeża oraz interesów Polski na morzu, organizuje i prowadzi stałą zbiórkę na Fundusz Obrony Morskiej (FOM), mający charakter dobra publicznego.
2) LMK współdziała czynnie w rozbudowie żeglugi morskiej, portów oraz handlu i rybactwa morskiego, popiera rozwój przemysłu portowego i przetwórczego na wybrzeżu; propaguje hasła wychowania morskiego, opiekuje się ludnością nadmorską, jak również marynarzami i robotnikami portowymi.
3) LMK dąży do utrzymania i pogłębienia stosunków gospodarczych i kulturalnych ze środowiskami polskimi za granicą: zmierza do uzyskania dla Polski odpowiednich terytoriów kolonialnych; propaguje czynnie hasła nawiązania bezpośrednich stosunków gospodarczych między Polską a krajami zamorskimi; prowadzi akcję osadniczą na terenach zamorskich, zmierzając do osadzenia na roli w państwach zamorskich tej części naszego przyrostu naturalnego, której nie jesteśmy w stanie zapewnić w obecnych warunkach pracy w kraju.
4) LMK współdziała w rozbudowie i eksploatacji dróg wodnych śródlądowych, występuje z inicjatywą w zakresie budowy i utrzymania dróg wodnych w dobrym stanie, czuwa nad bezpieczeństwem ruchu i ulepszaniem dróg już istniejących oraz roztacza opiekę nad żeglarzami śródlądowymi.

KATEGORIE CZŁONKÓW LMK

1) Honorowi, 2) dożywotni (wpłacający przynajmniej tysiąc zł jednorazowo), 3) protektorzy (30 zł wpisowego i 120 zł składki rocznie), 4) opiekunowie (15 zł wpisowego i 60 zł składki rocznie), 5) rzeczywiści:
  a) zwyczajni (1 zł wpisowego i 1 zł składki miesięcznej),
  b) popierający (1 zł wpisowego i 50 gr składki miesięcznej);
6) zbiorowi (bez wpisowego, 10 gr składki miesięcznej).

PRAWA CZŁONKÓW

1) Czynne i bierne prawo wyborcze do władz stowarzyszenia (w imieniu zbiorowych występują delegaci po jednym na dziesięciu);
2) prawo zabierania głosu i głosowania na zebraniach Oddziałów;
3) prawo korzystania z urządzeń stowarzyszenia;
4) bezpłatny przydział różnych czasopism LMK, zależnie od wysokości płaconej składki;
5) prawo noszenia odznaki i munduru

OBOWIĄZKI CZŁONKÓW

1) Regularne płacenie składek (nie dotyczy to członków honorowych i dożywotnich);
2) dbanie o dobre imię stowarzyszenia i jego rozwój;
3) ściśle stosowanie się do statutu, regulaminów, przepisów, uchwał i zarządzeń władz stowarzyszenia;
4) branie jak najczynniejszego udziału w pracach stowarzyszenia i zjednywanie nowych członków.

# Z wybrzeża i morza

**Połowy morskie w r. 1936.** Wśród wielu korzyści, jakie daje nam dostęp do morza, warto zwrócić uwagę i na dochód z połowów morskich. W roku 1936 połowy te dały ogółem blisko 23.336.000 kg ryb o wartości prawie 4 milionów złotych. Jak widzimy, jest to suma dość znaczna. Z każdym rokiem przy tym, dzięki coraz lepszemu wyposażeniu technicznemu rybołówstwa daje ono coraz lepsze wyniki. W porównaniu np. z r. 1935 wyniki połowów morskich w r. 1936 wzrosły ilościowo o 6 milionów kg, a wartościowo o pół miliona złotych. Wyniki te mogłyby być jeszcze lepsze, gdyby nie ograniczenia, jakie trzeba stosować w połowach wobec tego, że Polska zjada jeszcze stosunkowo niewiele ryb i zachodzi obawa, że przy większych połowach znaczna ich część nie znalazłaby nabywcy. Głównym odbiorcą ryb morskich są wędzarnie, które w r. 1936 zakupiły łącznie ponad 13 milionów kg ryb, a zatem przeszło połowę ogólnej ilości ryb złowionych.

*

**77 proc. polskiego handlu zagranicznego idzie drogą morską.** W r. 1936 obroty obu portów polskiego obszaru celnego wyniosły łącznie 13,2 miliona ton, z czego na Gdynię przypada 7,75 miliona ton, a na Gdańsk — 5,45 miliona ton. Jak widać z tych cyfr, udział obu portów w handlu zagranicznym Polski stale wzrasta, wyniósł on w r. 1936 ilościowo 77 proc. a wartościowo — 65 proc. ogólnych obrotów zagranicznych Polski.

*

**Bandera polska na drugim miejscu.** W przeciągu r. 1936 przeszło przez port gdyński ogółem 9.820 statków o łącznej pojemności ponad 9.800 tysięcy t. r. n. Na pierwszym miejscu utrzymała się nadal bandera szwedzka, za którą, podobnie jak w r. 1935, szła bandera polska. Trzecie miejsce zajęła bandera duńska, wysuwając się przed banderę angielską i niemiecką.

*

**61 milionów złotych, zatrzymanych w kraju.** W styczniu r. b. upłynęło 10 lat pracy Towarzystwa „Żegluga Polska". W ciągu tych dziesięciu lat statki tego przedsiębiorstwa przewiozły w ruchu zagranicznym przeszło 5 milionów ton, osiągając za fracht kwotę około 61 milionów złotych, które dzięki temu pozostały w kraju, zasilając nasze gospodarstwo narodowe. Początkowo Żegluga Polska uprawiała tylko żeglugę nieregularną. Pierwsza linia regularna została uruchomiona w r. 1930 i połączyła Gdynię z Helsinkami, w r. 1932 uruchomiono linię do Antwerpii i Rotterdamu, w r. 1933 — do Hamburga, w r. 1934 do portów wschodniej i zachodniej Szwecji, a w r. 1936 do portów Lewantu.

**Praca portu gdyńskiego w okresie mrozów.** Fala wyjątkowo silnych mrozów, jaka objęła Polskę w końcu stycznia r. b., spowodowała również zamarznięcie części basenów portowych w Gdyni. Dla oczyszczenia portu z lodu sprowadzono lodołamacz, który niezwłocznie przystąpił do pracy, łamiąc lód na drobne kawałki. Ponieważ jednocześnie nastąpiło znaczne podwyższenie temperatury, a wiatr wiał w pomyślnym kierunku ku morzu, już w pierwszych dniach lutego baseny portowe zostały oczyszczone prawie całkowicie z kry i port zaczął normalnie obsługiwać statki.

*

Port rybacki w Helu trzeba było również oczyszczać z pokrywy lodowej przy pomocy lodołamacza. Uwolnienie kutrów rybackich z lodu było tym bardziej pilne, że na wysokości Helu pojawiły się obfite ławice szprotów i trzebą było jak najprędzej przystąpić do ich połowów.

*

**Umacnianie brzegów.** Urząd Morski w trosce o zabezpieczenie brzegów półwyspu helskiego przed uszkodzeniami w czasie sztormów, przystąpił do budowy pod Jastarnią wielkiej tamy faszynowej na przestrzeni 900 metrów. Podobną tamę w mniejszych tylko rozmiarach buduje się pod Kuźnicą. Tama systemu holenderskiego pod Karwią, zniszczona w czasie ostatnich sztormów, zostanie również odbudowana.

*

**Jachting lodowy w Zatoce Puckiej.** Tegoroczna ostra zima, pokrywszy lodem Zatokę Pucką, sprzyjała zapoczątkowaniu jachtingu lodowego. W czasie próbnych jazd jachtami lodowymi, t. zw. bojerami, dokonanych przez sportowców gdańskich pomiędzy brzegami Półwyspu Helskiego a Kępą Pucką, niektóre boyery osiągnęły szybkość ponad 100 km na godzinę. Warto nadmienić, że jeden z rybaków puckich zbudował własnoręcznie ślizg, który przy zastosowaniu żagla o powierzchni 12 metrów kwadratowych, rozwija szybkość, nie mniejszą od bojerów gdańskich.

*

**Nowe dyplomy w marynarce handlowej.** W dniu 8 lutego r. b. komisja kwalifikacyjna pod przewodnictwem dyr. Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego, przyznała nowe dyplomy marynarki handlowej 29 kandydatom, z czego 4 dyplomy kapitana żeglugi wielkiej, 3 dyplomy kapitana żeglugi małej, 3 dyplomy porucznika żeglugi wielkiej, 4 dyplomy porucznika żeglugi małej, jeden dyplom szypra I klasy, 2 dyplomy szypra II klasy, 1 dyplom mechanika I klasy, 4 dyplomy mechanika II klasy, 7 dyplomów maszynistów II klasy.

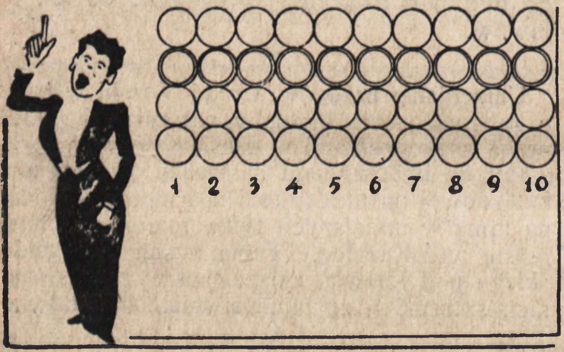
OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM



# Do dnia 1 lutego 1937 r. zebrano na F.O.M w gotówce i papierach wartościow. zł. 5.014.733.02

# Rozrywki umysłowe

### 3. LOGOGRYF




Do rzędów pionowych podanej figury należy wpisać kolejno **10 czteroliterowych** wyrazów obcych, używanych w języku polskim, według niżej zamieszczonych znaczeń.

Litery rzędu poziomego drugiego (oznaczonego podwójnymi kółkami) — czytane jednym ciągiem dadzą rozwiązanie.

**Znaczenie wyrazów:**

1) Wezwanie, zwoływanie. 2) Sztylet, puginał. 3) Przypuszczalna substancja, wypełniająca przestrzeń wszechświata. 4) Zgraja, dziki tłum; koczowisko Tatarów. 5) Śpiewak cerkiewny, kleryk w kościele wschodnim. 6) Uderzenie kułakiem, pięścią. 7) Miejsce, stacja wypoczynku i pożywienia wojska. 8) Fryga, bąk, wartałka. 9) Tlen czynny. 10) Niech się stanie, koniec.

*Antoni Macieszak (Wilno)*

Za rozwiązanie logogryfu redakcja „Polski na morzu" przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań z n-ru 3 upływa **28 marca br.** Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji z dopiskiem **„Rozrywki Umysłowe"**.

●

### ROZWIĄZANIA

### „POLSKA NA MORZU" NR 1 — Styczeń 1937 r.

### 1. REBUS

H (nuta) — as — ł — oko — lon — jad — la (nuta) — Pol — ski — co na „czysto" wygląda następująco:

**HASŁO: „KOLONIA DLA POLSKI!"**

●

Rebus bezbłędnie rozwiązało 88 osób. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1) **Gizowska Maria** — Łowicz, Dom Ludowy, Zarząd Drogowy.
2) **Rotter M.** — Kraków, ul. Urzędnicza 20 — 4.
3) **Moczarski Edward** — Czortków, Gimnazjum im. Słowackiego.
4) **Koszczyńska Janina** — Leszno, ul. Marsz. J. Piłsudskiego 50.
5) **Latomski Stefan** — Nowy Sącz, Gimnazjum im. Bol. Chrobrego, ul. Jagiellońska.

●

Nagrody niebawem wyślemy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10, telefony: red. 290-95, admin. 6-99-66.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna REDAKTOR: Henryk Sikorski

Druk Zakł. Graf. „Dom Prasy" S. A., Warszawa, Marszałkowska 3.